

Liikennejärjestelmäfoorumi 12.5.2022

Screen.ion yleisökysymykset, joihin ei vastattu tilaisuuden aikana

- **Milloin vaikutusarviointiohjelma tulee lausunnoille?**
 - Tämänhetkisen arvion mukaan syksyllä 2023
- **Miten etenee eri hallinnonalojen liikennepalveluiden suunnittelu ohi siiloutuneen rahoitusjärjestelmän?**
 - Henkilökuljetusten yhdistelyn toimien ja mm. siihen liittyvien vastuiden osalta oleellista on yhteistyö eri hallinnonalojen kanssa. Asiasta on käyty keskustelua muun muassa STM kanssa. Meneillään ollut sote-kyytien järjestämisen muutos. Ratkaisut koskien hyvinvointialueita ja matkakorvausten rahoitus- ja järjestämisvastuita vaikuttavat tähän ja tulee ottaa hallinnonalojen työssä huomioon.
 - Sote-ministerityöryhmä, joka ohjaa sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen rakenneuudistuksen toteuttamista, on nyt keväällä linjannut, että matkakorvausten rahoitusvastuu ja kelakorvattavien matkojen järjestämisvastuu siirretään hyvinvointialueille valtakunnallisesti yhdenmukaisesti vuonna 2025-2027 Kelan kilpailutuskauden päättyessä sote-valmistelun tilanteesta riippuen. Rahoitus- ja järjestämisvastuuta koskevat muutokset edellyttävät soteen liittyvien lakien ja rahoituskriteerien avaamista.
- **Löytyykö jostain tietoa siitä, mikä on kaukojunaliikenteen vuorojen todellinen keskimääräinen matkustajamäärä?**
 - Markkinaehtoisen henkilöjunaliikenteen matkustajamäärät eivät ole julkista tietoa, sillä operaattorit keräävät tietoa itse ja voivat päättää, miten tietoa julkaistaan. LVM:n ostamassa liikenteessä reittien ja palveluiden keskimääräiset täyttöasteet ja matkustajamäärät vaihtelevat suuresti riippuen useista tekijöistä. Tällaisia tekijöitä ovat tarkastelujakson lisäksi muun muassa palvelutarjonnan tyyppi ja kapasiteetti, kysynnän vaihtelut ja sesonkiluonteisuus sekä huippukysynnän suhde matalamman kysynnän ajankohtaan. Yleisesti tarkasteltuna sesonkien ja huippukysynnän ulkopuolella junaliikenteen tarjonnassa on paljon vapaata matkustajakapasiteettia.
- **Suomen ainut junaliikenteen maayhteys on Tornio-Haaparanta, onko tarkoitus mahdollistaa säännöllinen junaliikenne sähköistyksen valmistuttua?**
 - Sähköistys rataosuudella on meneillään.
 - Tällä hetkellä ostoliikennesopimuksessa ei ole Haaparantaan menevää yhteyttä ja junaliikenne vaatisi erillistä rahoituspäätöstä. Ministeriöllä ei ole mahdollisen liikenteen kysynnästä tarkempaa tietoa.
 - Tiedossa ei tällä hetkellä ole, voisiko VR tai muu toimija ajaa linjaa markkinaehtoisesti.
 - Tällä hetkellä tavaraliikennettä ajetaan rataosalla vaihtotyönä n. kahdesti viikossa.

- **Miten konkreettisesti uudet liikennejärjestelmätoimijat eli hyvinvointialueet on otettu mukaan valtakunnalliseen suunnitteluun?**
 - Tässä vaiheessa hyvinvointialueita ei vielä ole mukana, eikä niiden tehtäviin kuuluu suoraan liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyviä tehtäviä. Hyvinvointialueilla ei myöskään tässä vaiheessa ole vielä muuta kuin johtaja. Jatkossa alueilla on mahdollisuus osallistua suunnitteluun tarvittaessa.
 - Väyläverkon investointiohjelmasta pyydettiin lausuntoja ns. avoimella lausuntomenettelyllä, joten myös hyvinvointialueet pystyivät antamaan lausunnon.
- **Mitä saaristoliikenteen kehittämisen osalta on nyt käynnissä?**
 - Liikenne 12 –suunnitelman mukaisesti ministeriö on aloittanut valmistelun saariston yhteysalusliikenteen järjestämistapaperusteiden laatimiseksi. Laatimisen valmistelun yhteydessä selvitetään myös tarpeita uudistaa saaristoliikenteen järjestämistä yleisemmin painopisteen ollessa kuitenkin liikennesuunnittelussa ja periaatteellisessa järjestämistapaperusteiden laatimisessa. Käytännön toimenpiteiden odotetaan alkavan seuraavan hallituskauden alkupuolella. MMM:ssä meneillään saaristolain uudistus.
- **Valtion väyläverkon investointiohjelma on 8-vuotinen. Miten myös suunnitteluohjelmaan saataisiin pidempää näkymää?**
 - Väylävirasto hyväksyy suunnitteluohjelman aina syksyisin rahoituksen osalta siten, että rahoitus osoitetaan aina seuraavana vuonna alkaville hankkeille. Kokonaisuutta ohjelmoidaan kuitenkin jo nyt pitkäjänteisemmin. Jo viime vuoden suunnitteluohjelman valmistelussa on kartoitettu tarpeita vuosille 2022-2025 ja samoin toimitaan tänäkin vuonna, eli tämän vuoden valmistelussa otetaan kiinni suunnittelutarpeita vuosille n. 2023-2026. Myös investointiohjelma toki tuo jo osaltaan tuota pitkäjänteisyyttä.
- **Arvioidaanko pääväyläasetuksen toteutumista myös?**
 - Liikennejärjestelmäanalyysissä pääväyläasetuksen toteutumista käytännössä seurataan erilaisilla mittareilla sekä Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa että Liikenne 12 -seurantamittareissa.
- **Huoltovarmuuden näkökulmasta korostuu varmasti yhteydet Ruotsiin ja Norjaan. Miten tämä huomioidaan?**
 - Liikenne 12-suunnitelman valmistelusta saadun palautteen perusteella on tiedossa, että kansainvälisiin yhteyksiin tulee seuraavan suunnitelman laadinnassa kiinnittää huomiota. Ukrainan sodan myötä liikenteen toimintaympäristö on muuttunut siten, että kv-yhteydet ja huoltovarmuuden huomiointi tulevat olemaan keskeisiä kysymyksiä seuraavan Liikenne 12-suunnitelman valmistelussa.
- **Mihin katosi Liikennelabra?**
 - Liikennelabra-tyyppiseen toimintaan ei ole hallinnonalalla tällä hetkellä resursseja. Nykyiseen Liikenne 12-suunnitelmaankin kuitenkin sisältyy vastaavan kaltaisia toimenpiteitä, kuten automaation pilottihankkeet, jos suunnitelman mukainen rahoitusraami saadaan turvattu.